

**ASPEK HUKUM PERSAINGAN BISNIS DALAM  
PENETAPAN TARIF MODA TRANSPORTASI  
UDARA<sup>1</sup>**

Olese : Alsa Dwi Chayadi Talib<sup>2</sup>

**ABSTRAK**

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaturan tentang hukum persaingan usaha di Indonesia dan bagaimana penerapan Hukum Persaingan Usaha dalam penetapan tarif moda transportasi udara di Indonesia. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, maka dapat disimpulkan: 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Hal ini dilakukan untuk menjaga iklim usaha agar kondusif dan dijauhkan dari bentuk-bentuk persaingan usaha yang tidak sehat yang dapat merugikan pihak lain. Dengan demikian Negara sudah menjalankan fungsi serta tanggung jawabnya dalam mengakomodir kepentingan warganegaranya. Selanjutnya secara khusus mengenai Penerbangan itu sendiri, pemerintah juga telah membuat regulasi yaitu lewat Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. 2. Salah satu langkah pemerintah agar implementasi dari peraturan perundang-undangan dilakukan sebagaimana mestinya, maka dibentuklah Komisi Pengawas Persaingan Usaha. khusus pada sektor transportasi udara, putusan penting dari Komisi ini adalah pembatalan penetapan tarif batas bawah dan batas atas tiket pesawat oleh Asosiasi Angkutan Penerbangan Nasional (*Indonesia National Air Carriers Association/INACA*) pada 2001. Pembatalan atas penetapan tarif ini menjadikan tarif pesawat lebih kompetitif yang pada akhirnya bermuara keseimbangan kepentingan pengusaha maupun masyarakat. Kata kunci: hukum persaingan bisnis, tarif moda, transportasi udara

**PENDAHULUAN**

<sup>1</sup> Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Dr. Emma V. T. Senewe, SH, MH; Suryono Suikromo, SH, MH; Roy R. Lembong, SH, MH.

<sup>2</sup> Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat. NIM. 110711153

**A. Latar Belakang**

Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang digantikan oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan salah satu tonggak deregulasi bisnis penerbangan di Indonesia. Peraturan perundang-undangan ini, memacu pertumbuhan dan pertambahan jumlah perusahaan jasa penerbangan yang tergabung dalam *International Air Transport Association* (IATA). Bertambahnya jumlah maskapai penerbangan komersil, maka memunculkan iklim persaingan dunia usaha yang cukup tajam. Untuk mencegah terjadinya kekacauan dalam persaingan usaha, maka pemerintah telah menetapkan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang ini yang menjadi dasar hukum bagi setiap kegiatan usaha yang berorientasi bisnis dan komersil. Sedangkan pengaturan yang lebih khusus mengatur tentang persaingan usaha adalah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Dengan adanya persaingan antar pelaku usaha, maka konsumen memperoleh keuntungan berupa penawaran harga yang lebih murah dan semakin banyaknya alternatif pilihan barang atau jasa yang ditawarkan. Alternatif pilihan ini memberikan kesempatan kepada konsumen untuk dapat memilih barang atau jasa sejenis yang mempunyai kualitas terbaik dengan harga yang relatif lebih murah dibandingkan dengan barang atau jasa sejenis lainnya. Pelaku usaha baik itu produsen maupun distributor harus dapat melakukan efisiensi dalam menekan biaya produksi atau distribusi, tentunya dengan tanpa mengurangi kualitas dari produk yang ditawarkannya, sehingga pada akhirnya dia dapat menawarkan produk dengan harga yang lebih rendah tanpa mengurangi kualitasnya. Keadaan ini terjadi pula dalam bisnis penerbangan komersil di Indonesia.

Oleh sebab itu berdasarkan atas maka penulis tertarik untuk mengangkat judul "*Aspek Hukum Persaingan Bisnis dalam Penetapan Tarif Moda Transportasi Udara*" sebagai tugas akhir dalam menyelesaikan studipada Program

Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi Manado.

## B. Perumusan Masalah

- 1) Bagaimanakah pengaturan tentang hukum persaingan usaha di Indonesia?
- 2) Bagaimanakah penerapan Hukum Persaingan Usaha dalam penetapan tarif moda transportasi udara di Indonesia?

## C. Metode Penelitian

Dalam menghasilkan penulisan ini, metode penelitian yang digunakan adalah metode kepustakaan, yang bersifat yuridis normatif.

## PEMBAHASAN

### A. Pengaturan tentang Persaingan Usaha di Indonesia

Di Indonesia, mengenai hal ini diatur dalam Undang-undang Republik Indonesia nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.<sup>3</sup> Monopoli harus dilarang dan diatur oleh hukum karena tindakan monopoli dapat memberikan dampak negatif terhadap harga barang dan/atau jasa, kualitas barang dan/atau jasa, kuantitas barang dan/atau jasa.<sup>4</sup> Dalam melarang kegiatan yang mengakibatkan timbulnya monopoli hukum menggunakan 2 (dua) pendekatan yaitu Pendekatan Per Se<sup>5</sup> yaitu dengan hanya melakukan tindakan yang dilarang, demi hukum tindakan tersebut dianggap bertentangan dengan hukum yang berlaku<sup>6</sup>, dan yang kedua Pendekatan *Rule of Reason*<sup>7</sup>, yaitu bahwa dengan telah terbukti dilakukannya tindakan tersebut saja tidak otomatis tindakan tersebut sudah bertentangan dengan hukum tetapi harus dilihat dulu sejauh mana akibat dari tindakan tersebut menimbulkan monopoli atau akan mengakibatkan kepada persaingan curang.<sup>8</sup>

<sup>3</sup> Dijen HAKI Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, Kompilasi Peraturan Perundang-undangan Hak Kekayaan intelektual, Jakarta, 2011, hlm.455

<sup>4</sup> Munir Fuady, Op.cit, hlm.214.

<sup>5</sup> Ibid,

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ibid

<sup>8</sup> Ibid

Dasar filosofis dari Undang-Undang ini menyatakan bahwa “pembangunan bidang ekonomi harus diarahkan kepada terwujudnya kesejahteraan rakyat berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.”<sup>9</sup> Lebih lanjut dalam disebutkan bahwa “demokrasi dalam bidang ekonomi menghendaki adanya kesempatan yang sama bagi setiap warga negara untuk berpartisipasi di dalam proses produksi dan pemasaran barang dan atau jasa, dalam iklim usaha yang sehat, efektif, dan efisien sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan bekerjanya ekonomi pasar yang wajar;”<sup>10</sup> ditambahkan pula “bahwa setiap orang yang berusaha di Indonesia harus berada dalam situasi persaingan yang sehat dan wajar, sehingga tidak menimbulkan adanya pemusatan kekuatan ekonomi pada pelaku usaha tertentu, dengan tidak terlepas dari kesepakatan yang telah dilaksanakan oleh Negara Republik Indonesia terhadap perjanjian-perjanjian internasional.”<sup>11</sup>

Undang-undang ini menjadi perangkat legal-politis yang kondusif untuk bisnis yang memuat aturan hukum yang mengatur kegiatan bisnis semua pihak secara *fair* dan baik disertai dengan sebuah sistem pemerintahan yang adil dan efektif dalam menegakan aturan bisnis yang *fair* dan berkompetisi secara sehat.

### B. Penerapan atas Hukum Persaingan Usaha dalam Penetapan Tariff Moda Transportasi Udara.

#### B.1. Praktek Persaingan Usaha Transportasi Udara di Indonesia.

Dalam Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1999 menyebutkan bahwa Konsumen adalah setiap pemakai dan atau pengguna barang dan atau jasa baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan pihak lain.<sup>12</sup> Dalam pengertian yang hampir sama sebagaimana dinyatakan dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen, bahwa Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau

<sup>9</sup> Undang-undang RI Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

<sup>10</sup> UURI No.5 tahun 1999

<sup>11</sup> Ibid

<sup>12</sup> Pasal 1 Angka 15, Ibid.

jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.<sup>13</sup>

Perilaku pasar yang dimanifestasikan dalam bentuk persaingan usaha telah memberikan alternatif pilihan kepada konsumen untuk dapat memilih barang atau jasa sejenis yang mempunyai kualitas terbaik dengan harga yang relatif lebih murah dibandingkan dengan barang atau jasa sejenis lainnya. Hal ini merupakan bagian dari mekanisme marketing manajemen dari pelaku usaha. Akan tetapi satu hal yang semestinya diperhatikan adalah pelaku usaha sebagai produsen maupun distributor harus dapat melakukan efisiensi dalam menekan biaya produksi atau distribusi, tentunya dengan tanpa mengurangi kualitas dari produk yang ditawarkannya, sehingga pada akhirnya dia dapat menawarkan produk dengan harga yang lebih rendah tanpa mengurangi kualitasnya.

Mengenai Tarif dalam Penerbangan, diatur dalam UURI Nomor 1 Tahun 2009 yaitu Pasal 126<sup>14</sup> sampai dengan Pasal 130 yang menjadi payung hukum dari kebijakan dan pengaturan teknis dalam hal tarif angkutan udara. Peraturan turunan yang berkaitan dengan hal tarif ini diantaranya kebijakan dari Menteri Perhubungan pada tanggal 1 Februari 2002 melalui SK Nomor KM 8 Tahun 2002 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi dan SK Nomor KM 9 Tahun 2002 tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi.

Adapun kedua Surat Keputusan tersebut mendasarkan pada koridor batas atas dan batas

bawah yang harus dipatuhi semua operator penerbangan dalam penentuan tarif. Kebijakan inilah yang langsung menciptakan "perang terbuka" dalam menetapkan tarif angkutan udara serendah mungkin. Sebelum adanya dua Surat Keputusan tersebut pemberlakuan tarif penerbangan diatur oleh INACA (*Indonesian National Carriers Association*), dimana besaran tarif INACA itu dipatok dalam kurs dolar AS yaitu 11 sen per *seat* per kilometer.

Situasi yang nyata yang terjadi dalam persaingan usaha pada bisnis jasa transportasi udara menunjukkan adanya persaingan tidak sehat karena adanya praktek *predatory price* yang seringkali diberlakukan oleh operator atau pelaku usaha pada masa-masa *low season*. Disatu sisi hal ini sangat diterima baik oleh konsumen, akan tetapi disisi yang lain, muncul kekhawatiran bahwa harga yang murah akan menurunkan kualitas pelayanan bahkan akan menurunkan standar pada pemeliharaan pesawat terbang yang cukup tinggi. Kekhawatiran ini cukup beralasan karena penerbangan selalu memiliki resiko tinggi terhadap terjadinya kecelakaan apabila tidak di-maintain sebagaimana mestinya akibat murahya harga jual tiket.

## **B.2. Upaya pemerintah dalam menerapkan peraturan perundang-undangan persaingan usaha pada penetapan tarif moda transportasi udara.**

Hukum persaingan usaha masih merupakan hal yang baru, maka banyak pihak yang belum begitu menyadari peran, fungsi dan aturan main dari undang-undang ini. KPPU (Komisi Pengawas Persaingan Usaha) sebagai lembaga independen yang mempunyai kewenangan untuk menegakkan hukum persaingan usaha seringkali menemui hambatan baik dari kalangan swasta maupun dari kalangan pemerintah sendiri. Hal ini antara lain terlihat dari masih adanya peraturan atau regulasi yang dikeluarkan oleh pejabat negara justru bertentangan dengan prinsip persaingan usaha. Selain itu dengan telah diberlakukannya undang-undang otonomi daerah membawa pengaruh terhadap struktur pasar yang ada pada saat ini. Kewajiban pemerintah daerah untuk mencari sumber pendanaannya sendiri, disamping juga adanya pemberian kewenangan

<sup>13</sup>Ahmadi Miru, Op.cit, hlm.20.

<sup>14</sup>Pasal 126 UURI No.1 Tahun 2009.

(1) Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kargo.

(2) Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas golongan tarif pelayanan kelas ekonomi dan non-ekonomi. (3) Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan komponen: a. tarif jarak; b. pajak; c. iuran wajib asuransi; dan d. biaya tuslah/tambahan (surcharge).

yang relatif lebih besar membawa akibat banyaknya kebijakan-kebijakan daerah yang membatasi ruang gerak pelaku usaha dari daerah lain. Kebijakan-kebijakan yang lebih mengutamakan BUMD atau pengusaha lokal dengan menutup kemungkinan pelaku usaha dari daerah lain untuk masuk ke dalam pasar, kemungkinan melanggar prinsip-prinsip persaingan usaha yang sehat.

Dalam melihat sejauh mana pelaksanaan dari *competition policy* di Indonesia, maka perlu dilihat institusi yang paling berwenang dalam penyelenggaraan kebijakan persaingan tersebut, yaitu Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU).<sup>15</sup> KPPU didirikan pada tanggal 7 Juni Tahun 2000 merupakan institusi independen yang bertugas untuk mengawasi pelaksanaan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.<sup>16</sup> Sebagai suatu institusi yang masih relatif baru, KPPU harus berusaha untuk menunjukkan eksistensinya dengan dukungan sumber daya yang relatif masih serba terbatas.

Secara teori dengan berjalannya prinsip-prinsip persaingan usaha yang sehat pada suatu pasar akan membawa dampak yang positif baik kepada produsen/pelaku usaha maupun konsumen pada pasar yang bersangkutan. Secara langsung adanya persaingan yang sehat antar pelaku usaha akan memaksa pelaku usaha untuk dapat menjual produk barang atau jasanya dengan harga yang serendah mungkin dengan tetap mempertahankan mutu atau bahkan meningkatkan mutu dari produk barang dan jasanya. Hal ini tentunya akan sangat menguntungkan bagi konsumen, di samping itu konsumen juga akan memperoleh keuntungan berupa kemampuan untuk memilih barang atau jasa yang dipasarkan, karena banyaknya pelaku usaha yang menawarkan produknya. Secara tidak langsung dalam kondisi pasar persaingan murni, pelaku usaha agar tetap dapat bertahan harus mampu meningkatkan efisiensi dan produktivitasnya agar mampu bersaing dengan pelaku usaha lainnya. Pelaku usaha dituntut untuk dapat menciptakan inovasi-inovasi baru

agar produk barang atau jasanya mempunyai unsur pembeda atau nilai lebih dengan produk sejenisnya, sehingga menarik pilihan bagi konsumen.

Sebagaimana yang biasanya terjadi pada negara-negara lain, *Consumer Policy* merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari *Competition Policy*. Di Indonesia lahirnya Undang-Undang nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (disebut UUPK), bersamaan dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Anti Monopoli dan Persaingan Usaha yang Tidak Sehat. Kedua hal tersebut pada dasarnya merupakan dua mata uang yang tidak dapat dipisahkan. Adanya kombinasi yang kuat antara pelaksanaan *Consumer Policy* dengan *Competition Policy* akan menciptakan pertumbuhan perusahaan sehingga lebih efisien dan kompetitif.

Salah satu indikator bahwa telah dicapainya kesejahteraan konsumen adalah dengan diakui dan dilindunginya hak-hak konsumen, sebagaimana diatur dalam Pasal 4 UUPK. Adapun hak-hak tersebut adalah:

1. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan atau jasa.
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
3. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa.
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan.
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.
6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen.
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai

<sup>15</sup>Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 1999 tentang Komisi Pengawas Persaingan Usaha.

<sup>16</sup> Ibid

dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

Salah satu indikator yang cukup penting dalam melihat aspek kemampuan (*affordability*) adalah adanya harga yang dapat dijangkau oleh sebagian besar konsumen. Adanya persaingan harga tiket antar maskapai penerbangan secara umum memberikan keuntungan kepada konsumen karena dapat menikmati layanan jasa angkutan udara dengan harga yang relatif lebih murah. Bahkan dengan murahnya penawaran harga tiket angkutan udara tersebut berpengaruh negatif terhadap jenis angkutan lainnya seperti kereta api, transportasi darat/bus, dan transportasi laut/kapal laut. Adanya kecenderungan berpindahannya konsumen pengguna jasa transportasi darat dan laut menjadi menggunakan jasa angkutan udara sangat wajar mengingat selisih harga yang ditawarkan tidak terlalu banyak dengan waktu tempuh yang jauh lebih cepat, jasa angkutan udara lebih menarik perhatian konsumen.

Namun demikian perlu diperhatikan oleh semua pihak bahwa harga tiket yang murah bukan merupakan satu-satunya variabel yang diperhatikan. Faktor keamanan dan kenyamanan dalam angkutan udara merupakan faktor yang sangat penting mengingat tingkat resiko keamanan angkutan udara cukup tinggi. Jangan sampai terjadi untuk menekan biaya produksi agar dapat menjual tiket dengan harga yang rendah, maka maskapai penerbangan tidak lagi memperhatikan faktor keamanan penumpang, misalnya dengan mengurangi biaya perawatan armadanya.

Dengan semakin banyaknya maskapai penerbangan nasional yang menyediakan pelayanan angkutan udara domestik, memberikan pengaruh yang baik bagi konsumen, karena menambah banyak pilihan penawaran jasa angkutan udara. Namun pemerintah selaku regulator harus tetap memperhatikan bahwa ketersediaan (*availability*) angkutan udara ini tidak dapat sepenuhnya diserahkan kepada mekanisme pasar. Perlu dihindari adanya pemusatan pada satu rute penerbangan tertentu karena

merupakan "*golden route*"<sup>17</sup>, sementara pada rute penerbangan lainnya tidak ada maskapai penerbangan yang beroperasi karena takut tidak memperoleh keuntungan.

Dengan diberlakukannya UU Persaingan Usaha merupakan salah satu tonggak penting dalam sistem perekonomian di Indonesia, yang menjadi salah satu instrumen untuk memberlakukan sistem ekonomi pasar. Lebih dari 30 tahun dibawah rezim Orde Baru, Indonesia telah melakukan pembangunan di segala bidang khususnya pembangunan ekonomi. Hasil-hasil pembangunan tersebut dapat terlihat baik dari sudut pandang indikator makro ekonomi seperti tingkat inflasi dan pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi, serta secara mikro dapat terlihat dari sektor bisnis mengalami kemajuan pesat seperti sektor properti dan perbankan.

Namun demikian kondisi kemajuan ini tidak diimbangi dengan perangkat perundang-undangan yang mengatur persaingan di antara pelaku usaha, sehingga akibatnya banyak pelaku usaha dalam menjalankan bisnisnya mengandalkan cara-cara yang tidak baik seperti menggunakan pengaruh kekuatan politik atau birokrasi untuk memenangkan persaingan usaha. Di samping itu tidak sedikit kalangan pejabat atau elit politik yang juga terjun ke dunia bisnis sehingga seringkali dalam menjalankan kebijakan publiknya mendasarkan pada keuntungan pribadi atau kelompoknya.

Dengan adanya hukum, kompetisi di Indonesia tentunya diharapkan hal-hal tersebut tidak terjadi lagi. Namun demikian efektifitas dari undang-undang ini dalam mencegah adanya praktek-praktek bisnis yang curang juga masih perlu dikaji dan masih menjadi bahan perdebatan. Sebagai contoh, sebagian orang menganggap bahwa keberadaan hukum persaingan usaha di Indonesia dalam konteks globalisasi perdagangan merupakan salah satu cara bagi perusahaan-perusahaan yang berasal dari negara-negara maju untuk melakukan penetrasi pasar ke negara-negara berkembang. Tentunya pendapat ini masih merupakan bahan yang dapat diperdebatkan kebenarannya.

---

<sup>17</sup> Rute yang ramai sehingga terdapat banyak penumpang sepanjang tahun.

Belum lengkapnya peraturan pelaksana dari undang-undang anti monopoli juga merupakan salah satu penyebab terhambatnya KPPU (Komisi Pengawas Persaingan Usaha) dalam melaksanakan tugas-tugasnya. Misalnya sampai saat ini belum ada aturan main yang mengatur mengenai *merger*, *akuisisi* dan *joint venture*, padahal hal tersebut sangat penting bagi KPPU dalam melihat posisi dominan (pemusatan kekuatan ekonomi) dari satu pelaku usaha di samping itu juga untuk melihat sejauh mana adanya perjanjian yang mengandung unsur persaingan curang.

Mengenai praktek persaingan tarif angkutan pesawat udara antara beberapa maskapai penerbangan, ketentuan dalam UU Persaingan Usaha mengatur hal tersebut ke dalam beberapa pasal yaitu Pasal 20 yang melarang pelaku usaha melakukan jual rugi atau menetapkan harga yang sangat rendah dan Pasal 21 mengenai larangan melakukan kecurangan dalam menentukan biaya produksi.

Meskipun Pasal 20 UU Persaingan Usaha menyatakan larangan untuk menjual rugi, namun dalam pelaksanaannya akan mengalami kesulitan dalam menerapkan kedua peraturan tersebut. Sesuai dengan ketentuan tersebut ada tiga unsur dari jual rugi yaitu:

1. Dilarang melakukan jual rugi atau menerapkan harga yang sangat rendah;
2. Dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan pesaingnya; dan
3. Menimbulkan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat

Sebagaimana penjelasan di atas, untuk menentukan adanya praktek jual rugi sangat terkait dengan perbandingan antara harga jual barang/jasa dengan biaya produksi barang/jasa tersebut. Permasalahan yang timbul dalam prakteknya sulit untuk menentukan apakah harga jual suatu produk sangat rendah ataukah masih dalam batas kewajaran. Harga yang sangat rendah tersebut apakah merupakan cerminan dari efisiensi biaya termasuk di dalamnya strategi bisnis ataukah merupakan strategi mematikan pesaingnya. Termasuk dalam kategori strategi bisnis yang sah adalah pemberian diskon atau potongan harga jual. Unsur lain yang perlu diperhatikan juga adalah dalam penentuan biaya produksi apakah ada

unsur subsidi silang dari usaha lain atau jalur penerbangan lain.

Meskipun pelaku usaha memiliki posisi pasar yang kuat tidak dengan sendirinya melanggar ketentuan ini karena harus ada pembuktian bahwa pemusatan kekuatan pasar tersebut mengakibatkan dikuasainya produksi atau pemasaran sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum. Untuk menentukan sejauh mana kepentingan umum dirugikan, maka undang-undang ini tidak mengatur sehingga penafsirannya diserahkan kepada otoritas yang berwenang yaitu KPPU. Dalam kaitannya dengan hal ini, meskipun semua unsur terpenuhi maka tetap dibuka kemungkinan pengecualian (*de minimis*) dimana ada 2 macam, yaitu:<sup>18</sup>

1. Karena adanya ketentuan undang-undang;
2. Pelaksanaan dari *rule of reason*;

*Rule of reason* menurut Cheeseman merupakan kebalikan dari kriteria *per se illegal* yang menentukan meskipun suatu perbuatan telah memenuhi rumusan undang-undang, namun jika ada alasan obyektif (biasanya alasan ekonomi) yang dapat membenarkan (*reasonable*) perbuatan tersebut, maka perbuatan itu bukan merupakan suatu pelanggaran.<sup>19</sup>

Salah satu putusan penting dari KPPU adalah pembatalan penetapan tarif batas bawah dan batas atas tiket pesawat oleh Asosiasi Angkutan Penerbangan Nasional (Indonesia National Air Carriers Association/INACA) pada 2001.<sup>20</sup> Menurut Tadjuddin Ketua KPPU, bahwa seharusnya yang menetapkan tarif batas atas dan batas bawah adalah pemerintah. Namun dalam kasus itu, Departemen Perhubungan memberikan kewenangannya kepada INACA. Menurutnya,

<sup>18</sup> A.M. Tri Anggraini (I)., *Op. cit*, hal. 9

<sup>19</sup> <http://1912.history.ohio-state.edu/ruleofreason.html>, diunduh tanggal 26 Februari 2015.

<sup>20</sup> Artikel, KPPU Merasa Ingin dilemahkan, diunduh dari

hal itu termasuk kartel yang melanggar UU No. 5 Tahun 1999.<sup>21</sup>

Penetapan tarif atas dan tarif bawah ini penting mengingat dalam UURI No.1 Tahun 2009 mengatur tentang penggolongan atas kelas dalam sebuah penerbangan yang terdiri atas kelas ekonomi dan kelas non-ekonomi.<sup>22</sup> Keberadaan dari perbedaan kelas ini hanyalah dipahami oleh para pelaku usaha maupun pihak-pihak yang berkompeten, sementara masyarakat awam tidak mengerti dengan perbedaan status penumpang dalam sebuah penerbangan. Secara mata telanjang, yang membedakan adalah kenyamanan tempat duduk dan posisi tempat duduk maupun fasilitas dan pelayanan *crew cabin* yang lebih baik terhadap kelas non-ekonomi atau lebih dikenal dengan kelas *executive* atau kelas bisnis. Kenyataan pula bahwa dalam pemberlakuan tarif atas kelas ekonomi pun terdapat beberapa kode yang hanya dimengerti oleh petugas penjual tiket yang dibedakan atas inisial dengan menggunakan huruf, misalnya *Q Class*, *H Class* yang tidak dipahami oleh penumpang atau konsumen, sehingga yang terjadi adalah dalam sebuah penerbangan pada kelas ekonomi, terdapat perbedaan harga yang sangat mencolok antara penumpang yang satu dengan penumpang yang lain berdasarkan penggolongan *Class* Tiket tersebut. Hal ini dalam banyak kasus menimbulkan kecemburuan antar penumpang karena adanya perbedaan tarif dalam kelas ekonomi, inipun dalam pandangan penulis merupakan salah satu bentuk usaha yang tidak sehat yang dilakukan perusahaan penerbangan.

Hal ini semestinya mendapat perhatian dari Komisi sehingga bukan hanya sekedar mengatur mengenai tarif atas dan bawah tetapi juga mengatur lebih detail sebagaimana pengaturan dalam moda transportasi lainnya. Selain itu, adanya perbedaan atas fasilitas *cargo* yang dapat dibawa oleh penumpang terdapat perbedaan dalam setiap perusahaan penerbangan, hal ini perlu dicermati juga sebagai bagian yang perlu diatur agar terdapat keseragaman karena dalam pandangan penulis

ini bisa menjadi celah sebagai bagian dari persaingan usaha tidak sehat.

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

1. Negara dalam hal ini lewat pemerintah sebagai penyelenggara Negara harus tetap menjamin stabilitas dunia usaha dengan membentuk regulasi yang mengatur setiap gerak dan kegiatan yang terjadi didalam lingkup wilayahnya. Disatu sisi Negara harus mengakomodir setiap kepentingan investasi agar pembangunan ekonomi Negara dapat meningkat, tapi disisi yang lain ada pihak-pihak yang perlu juga dilindungi kepentingannya, yaitu sesama kompetitor pada bisnis ini, maupun terhadap kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna. Untuk mengatur hal ini, pemerintah telah membentuk peraturan perundang-undangan yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Hal ini dilakukan untuk menjaga iklim usaha agar kondusif dan dijauhkan dari bentuk-bentuk persaingan usaha yang tidak sehat yang dapat merugikan pihak lain. Dengan demikian Negara sudah menjalankan fungsi serta tanggung jawabnya dalam mengakomodir kepentingan warganegaranya. Selanjutnya secara khusus mengenai Penerbangan itu sendiri, pemerintah juga telah membuat regulasi yaitu lewat Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
2. Dalam situasi sudah adanya peraturan perundangan-undangan, maka implementasi dari peraturan perundang-undangan itu harus dilakukan agar aturan tersebut selain *valid* juga harus efektif. Salah satu langkah pemerintah agar implementasi dari peraturan perundang-undangan dilakukan sebagaimana mestinya, maka dibentuklah Komisi Pengawas Persaingan Usaha. Komisi telah cukup berhasil menjalankan tugas dan fungsinya khusus pada sektor transportasi udara, putusan penting dari Komisi ini adalah pembatalan penetapan tarif batas

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> Lihat kembali Pasal 26 Angka (2) UURI No.1 Tahun 2009.

bawah dan batas atas tiket pesawat oleh Asosiasi Angkutan Penerbangan Nasional (*Indonesia National Air Carriers Association/INACA*) pada 2001. Karena semestinya yang menetapkan hal ini adalah Kementerian Perhubungan, bukanlah Asosiasi yang notabene adalah *stakeholder* dari pihak swasta yang menjurus pada kartel dan sudah pasti hal ini bertentangan dengan spirit Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Pembatalan atas penetapan tarif ini menjadikan tarif pesawat lebih kompetitif yang pada akhirnya bermuara keseimbangan kepentingan pengusaha maupun masyarakat.

## B. Saran

1. Peningkatan taraf hidup rakyat akan terjadi apabila perekonomian sebuah Negara stabil dan seimbang, karena prinsip ekonomi adalah adanya keseimbangan antara pemasukan dan pengeluaran. Kestabilan ekonomi sebuah bangsa akan dicapai apabila iklim investasi cukup kondusif sehingga para pelaku usaha nyaman dan tidak terancam oleh resiko kebangkrutan. Salah satu komponen utama agar terjadinya keteraturan dalam dunia usaha adalah adanya regulasi yang mengatur, dimana Indonesia sebagai Negara yang terus berbenah dan membangun ekonomi nasional menyadari benar akan hal ini dengan membentuk berbagai peraturan perundang-undangan. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 merupakan bagian dari regulasi yang dibentuk pemerintah. Oleh sebab itu adanya pengaturan ini sudah semestinya para pelaku usaha dibekali dengan pengetahuan dan pemahaman tentang adanya regulasi ini sehingga tidak melakukan tindakan yang bertentangan dengan aturan ini. Pemerintah harus melakukan upaya optimal dengan melakukan sosialisasi utamanya bagi perusahaan-perusahaan sementara dari sisi pendidikan tidak kalah penting untuk mengakomodir sebagai muatan dalam kurikulum pendidikan minimal pendidikan tinggi yang memuat materi terkait, misalnya pada pendidikan tinggi yang

spesifik memuat bidang Ilmu Ekonomi, Ilmu Bisnis, Ilmu Hukum atau pun pada lembaga pendidikan Politeknik bahkan Ilmu Kejuruan. Hal ini penting agar sejak dasar, pemahaman calon-calon *entrepreneur* sudah memahami akan muatan dari tidak dibenarkannya praktek monopoli dan persaingan tidak sehat, sehingga ketika mereka siap dan menjadi pelaku usaha maka pemahaman akan hal ini sudah tertanam.

2. Implementasi praktis dari adanya regulasi ini, terlebih dengan adanya Komisi Pengawas Persaingan Usaha diharapkan mampu meredam setiap tindakan pengusaha maupun oknum-oknum pemerintah yang bertindak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan. Komisi harus menunjukkan kinerja yang lebih baik kedepan agar kestabilan iklim usaha dapat tercapai. Disamping itu kepentingan masyarakat pada umumnya terakomodir secara maksimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadi Miru, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum bagi Konsumen di Indonesia*, RajaGrafindo Perkasa, Jakarta, 2013.
- Dederiks-Verschoor, *Persamaan dan Perbedaan antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Terjemaham Bambang Iriana, Sinar Grafika, Jakarta, 1991.
- Ditjen HAKI Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, *Kompilasi Peraturan Perundang-undangan Hak Kekayaan intelektual*, Jakarta, 2011.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989
- Hasni, *Hukum Penataan Ruang dan Penatagunaan Tanah*, Rajawali Pers, Jakarta, 2008.
- Johnny Ibrahim, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Surabaya, 2007.
- Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Mandar Maju, Bandung, 1995.
- \_\_\_\_\_, *Hukum Angkutan Udara*, Rajawali Press, Jakarta 2010.



- Munir Fuady, *Pengantar Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012.
- Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, 2008.
- \_\_\_\_\_, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2014.
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, cet. III, UI-Press, Jakarta 1986.
- Sri Mamudji, et al. *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta 2005.
- Sukrisman, *Ekspedisi Muatan (Freight Forwarding)*, Alumni, Bandung, 1985.
- Zainal Asikin, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Bab *Hukum Persaingan Usaha*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013.
- Abdul Fickar Fajar, *Hukum Persaingan Bisnis*, Makalah dalam Seminar Pendidikan Khusus Advokat yang disarikan oleh Zainal Asikin.
- David Fabeat, *Aspek Hukum dalam Bisnis*, Makalah, tanpa tahun.
- Ningrum Natasya Sirait., *“Predatory Pricing Dalam Hukum Persaingan dan Pengaturannya Dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999”*, Jurnal Hukum Bisnis, Vol. 23, No. 1, YPBH, Jakarta, 2004.
- Resi Fahma Gustiningsih, *Berstrategi di tengah Persaingan*, Bab dalam Inovasi, Kumpulan Hasil Liputam Peserta Banking Journalist Academy 2013, AJI Indonesia, 2013.
- Saefullah Wiradipradja, *Wilayah Udara Republik Indonesia Perlukan dicantumkan dalam Undang-Undang Dasar*, Bab dalam *Kapita Selekta Hukum*, Tim Penulis Pakar Hukum Universitas PADjajara, Widya Padjajaran, Bandung, 2009.
- Tien Saefullah, *Tanggung Jawab Kriminal Pilot Pesawat Udara Sipil dalam satu Kecelakaan Penerbangan*, Kapita Selekta Hukum, Tim Penulis Pakar Hukum Universitas Padjajaran, Wdya Padjajaran, Bandung, 2009.
- Toto Tohir, *Pengertian Agen dalam hukum Pengangkutan Kargo Udara*, Bab dalam *Kapita Selekta Hukum*, *The Consumer Guide to Competition; Apractical Handbook*, Phil Evans, *Consumers International*, page 25, sebagaimana dikutip oleh Mardiharto Tjokrowasito, *Kebijakan Persaingan Pada Industri Jasa Penerbangan Dilihat Dari Perspektif Perlindungan Konsumen*.
- Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945.
- Undang-undang RI Nomor 5 Tahun 1999 tentang *Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*.
- Undang-Undang RI Nomor 19 Tahun 2003 tentang *Badan Usaha Milik Negara*.
- Undang RI Nomor 1 tahun 2009 tentang *Penerbangan*.
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 1999 tentang *Komisi Pengawas Persaingan Usaha*.
- None, Mengenal Wright Bersaudara si penemu, diakses dari <http://penemu-ilmuwan.blogspot.com/2013/04/mengenal-wright-bersaudara-si-penemu.html>, [02/06/2015;17.02].
- None, artikel Sejarah Penemuan Pesawat Terbang di Dunia, diakses dari <http://blogpenemu.blogspot.com/2014/03/Sejarah-penemuan-Pesawat-Terbang-di-Dunia.html>, [02/06/2015;17.05]
- wikipedia, Pesawat Terbang, diunduh dari [http://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat\\_terbang](http://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat_terbang), pada tanggal 4 Februari 2014, pkl. 16.20.
- Mardiharto Tjokrowasito, *Kebijakan Persaingan Pada Industri Jasa Penerbangan Dilihat Dari Perspektif Perlindungan Konsumen*, diunduh dari [www.dephub.go.id](http://www.dephub.go.id) tanggal 4 Januari 2015 pkl. 15.00.
- <http://dieks2010.wordpress.com/2010/08/27/pengertian-fungsi-dan-tujuan-negara-kesatuan-republik-indonesia/> diunduh pada tanggal 2 Feb, pukul.15.00
- Persaingan, diakses dari <http://aranipratiwi.blogspot.com/2012/07/monopoli-perdagangan-dan-persaingan.html>, tanggal 26 Februari 2015, pkl. 14.30.
- None, Pengertian Monopoli dan Ologopoli, diakses dari <https://zonegirl.wordpress.com/2012/01/06/pengertian-monopoli-dan-oligopoli/> tanggal 27 Februari, 2015, pkl. 16.00
- None, Pengertian Monopoli dan Oligopoli diunduh dari <https://zonegirl.wordpress.com/2012/01/06/pengertian-monopoli-dan-oligopoli/>, tanggal 26 Februari 2015, pkl. 16.30.
- None, Sejarah Penemuan Pesawat Terbang di Dunia, diunduh dari <http://blogpenemu.blogspot.com/2014/03/Sejarah-penemuan-Pesawat-Terbang-di-Dunia.html>, tanggal 25 february 2015 pkl. 17.40.

<http://1912.history.ohio-state.edu/ruleofreason.html>, diunduh tanggal 26 Pebruari 2015.

Artikel, KPPU Merasa Ingin dilemahkan, diunduh dari [Hukum Online](http://ads.hukumonline.com/www/delivery/avw.php?zoneid=15&cb=INSERT_RANDOM_NUMBER_HERE&n=acc2db6a), `src='http://ads.hukumonline.com/www/delivery/avw.php?zoneid=15&cb=INSERT_RANDOM_NUMBER_HERE&n=acc2db6a' border='0' alt=' /></a>`, diunduh tanggal 25 Februari 2015, pkl. 17.30.